

## Las estaciones de una iniciativa frustrada

● Noviembre 2009	● Noviembre 2011	● Marzo 2013	● Junio 2014	● Agosto 2015	● Octubre 2017	● Abril 2018	● Agosto 2018
Junto con el anuncio de la extensión de la Línea 1 de Metro hasta Los Dominicos, el entonces alcalde de Las Condes, Francisco de la Maza, cuenta que el municipio está trabajando en el desarrollo del tranvía.	Luego de dos años de estudios, la Municipalidad de Las Condes entrega los resultados de prefactibilidad del proyecto al Ministerio de Transportes.	El entonces ministro de Transportes, Pedro Pablo Kuczynski, confirma un acuerdo formal entre el municipio y Transportes para incluir el proyecto en la licitación del Transantiago en 2015.	Se produce un quiebre en la relación entre los ediles y el ministro de Transportes Gómez-Lobo, quien critica que los jefes comunales de la zona oriente no están comprometidos con la iniciativa.	Se firma el protocolo del proyecto con los alcaldes Torrealba (Vitacura), Guevara (Lo Barnechea) y De la Maza (Las Condes) y el ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo. Se anuncia que el tranvía será incluido en los nuevos contratos del Transantiago y debutaría en 2018.	De la Maza y el electo alcalde Joaquín Lavín viajan a España a conocer los trenes de Zaragoza y Valencia.	Los alcaldes de las tres comunas se reúnen con las nuevas autoridades de Transportes para analizar la viabilidad del plan.	El proyecto se descarta debido a los altos costos que implica compensar a los operadores del Transantiago.

Fue descartado tras nueve años de gestiones:

# Las razones que descarrilaron el tranvía de Las Condes

El Ministerio de Transportes dice que no tenía rentabilidad social. Además, proyecto debía compensar al Transantiago.

DIERK GOTSCHLICH

Estudios técnicos, múltiples reuniones, propuestas privadas y hasta viajes al extranjero hubo desde que hace nueve años la Municipalidad de Las Condes planteaba construir un tranvía en la zona oriente de la capital, proyecto que fue desechado definitivamente esta semana.

La iniciativa —que uniría esa comuna con Vitacura y Lo Barnechea en unos 22 minutos— ilusionó a vecinos y a autoridades con un transporte sustentable y de calidad, que ofrecería tiempos de espera cortos y frecuencias conocidas. La red consideraba nueve kilómetros, 11 estaciones y convoyes calefaccionados, para 25 millones de pasajeros al año (ver infografía).

Pero todo quedó en nada, lue-

“Este es un costo más del fracaso del Transantiago. Todavía no somos capaces de descubrir lo malo que es”.

**RAÚL TORREALBA**  
Alcalde de Vitacura

go de que un análisis técnico del Ministerio de Transportes concluyera que el tranvía es inviable por no cumplir con la rentabilidad social.

Pero además para llevarlo a cabo sus impulsores tendrían que compensar con US\$ 16 millones a los operadores del Transantiago que recorren el mismo tramo, por los pasajeros que se

“El sistema es muy perverso, porque está pensado para beneficiar a las empresas de buses en vez de a los usuarios”.

**FELIPE GUEVARA**  
Alcalde de Lo Barnechea

bajarían de los buses para usar el nuevo medio de transporte. Esa cifra sería adicional a los US\$ 250 millones que cuesta el trazo, lo que a juicio de la cartera de Transportes rompe el compromiso inicial de no alterar las finanzas del Transantiago.

El ex alcalde de Las Condes y principal impulsor del proyecto, Francisco de la Maza, dice que



Fuente: Municipalidad de Las Condes

EL MERCURIO

mente la opción de materializar el tranvía, debido a que el tren subterráneo le quita pasajeros.

### “Llegamos hasta aquí”

“Lamentamos mucho esto, porque es un proyecto en el cual invertimos esfuerzo y dinero, pero lamentablemente llegamos hasta aquí”, concluye el alcalde de Las Condes, Joaquín Lavín.

Vía Twitter, el Ministerio de Transportes declaró que la inviabilidad financiera del tranvía “no es atribuible al Transantiago”, sino a un sustento técnico “explicado en forma detallada a los interesados”. En minutos, Lavín replicó: “¿Cómo? El tranvía se sustenta sin problema si no hubiera que compensar al Transantiago por los pasajeros que le quita”.

estaban al tanto de la compensación que deberían pagar a los concesionarios de buses, pero que “nuestra sorpresa fue que esa compensación equivale al 85% de la tarifa que hubiese estado fijada para el usuario del tranvía”. Estima que si el pasaje del tranvía hubiese costado \$760, \$100 habrían ido al tren ligero y \$660 al Transantiago.

Según la ministra de Transportes, **Gloria Hutt**, “Transantiago puede tener muchos problemas, pero es injusto atribuirle el peso de un proyecto que no logra demostrar viabilidad si no es con subsidios superiores a los que el sistema actual puede financiar”. Añade que, a juicio de su cartera, la futura Línea 7 del metro también afectó fuerte-